

Graciano, Agustina

Centro cultural Estación Sabattini

**Tesis para la obtención del título de grado de
Arquitecta**

Director: Santillán, José

Ignacio

Documento disponible para su consulta y descarga en Biblioteca Digital - Producción Académica, repositorio institucional de la Universidad Católica de Córdoba, gestionado por el Sistema de Bibliotecas de la UCC.



CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI

*TESIS DE GRADO
TOMO 2 - ETAPA INDIVIDUAL*

AGUSTINA
GRACIANO
2020

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 3

CENTRO CULTURAL ESTACION SABATTINI

TESIS DE GRADO

TOMO 2 - ETAPA INDIVIDUAL

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 4
CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 5

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE
CÓRDOBA | U.C.C FACULTAD DE
ARQUITECTURA

DISEÑO ARQUITECTONICO V

ALUMNA:

AGUSTINA GRACIANO

PROFESORES:

TITULAR:

JOSÉ IGNACIO SANTILLÁN

ADSCRIPTOS:

ESTEBAN BARRERA

JUAN PABLO VÁZQUEZ

06 DE AGOSTO DE 2020

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 6
CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 7

INDICE

PROLOGO.....	9
HISTORIA.....	13
1- LOS TALLERES	
FERROVIARIOS.....	14
2- INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN	
CORDOBA.....	16
3- LA CENTRALIDAD DE	
NUESTRA CIUDAD.....	18
ANTECEDENTES	
.....	21
METODOLOGIA DE	
INVESTIGACIÓN.....	31
MASTER	
PLAN	39
1-LUGAR TEMA	
PROBLEMA.....	40
2-SITIO	
INTERVENIDO	
.....	44
3-ANALISIS	
DE SITIO.....	46
4-EX TALLER FERROVIARIO AV.	
SABATTINI.....	50
PROYECTO	
ESTRATEGIA.....	53
PROGRAMA.....	
.....	67
NIVELES DE	
PRIVACIDAD.....	71
DESARROLLO ARQUITECTONICO	
.....	75
SISTEMA	
CONSTRUCTIVO.....	89
INSTALACIONES.....	
.....	103
IMAGENES	
ESPACIALES.....	111

IMAGENES DE	
MAQUETA.....	133
BIBLIOGRAFIA.....	
.....	158

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 8
CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 9

PROLO GO

“Las vías ferroviarias, las pistas de los aeropuertos y las carreteras son infraestructuras de transporte pensadas para unir y acercar, aunque paradójicamente han supuesto a menudo una barrera entre zonas urbanas, que han quedado separadas y aisladas a ambos lados de dichas obras de ingeniería.

...la importancia estratégica de estos medios de transporte a media y larga distancia y su enorme utilidad para las personas, así como para la economía de las ciudades, entra en conflicto con la necesaria conexión entre vecinos de una misma ciudad.

...otra situación muy distinta se da cuando las infraestructuras de transporte están en desuso, a lo largo del tiempo, algunas de las líneas ferroviarias han quedado obsoletas, abandonándose, convirtiéndose en puntos inaccesibles para el ciudadano, y a menudo quedando ocultas a los ojos de la mayoría.”

El presente Proyecto Final de Carrera “Centro Cultural Estación Sabattini” tiene como objetivo la restauración, refuncionalización, revitalización y recualificación del ex taller de trenes ubicado en el medio del gran predio de ferrocarriles, los cuales configuran el centro y corazón del Master Plan desarrollado en el primer tomo.

En esta preexistencia se albergaran programas de carácter público y comunitario, con distintas escalas de interacción con la terminal multimodal y el barrio. Además de formar parte del eje de circulación que conectan estas dos partes.

El edificio pasa a ser solo una cascara permeable, porosa, donde en su interior se encuentran muchos escenarios distintos, y en el centro una plaza seca techada abierta a la apropiación espontánea.

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 10

COMO DICE RICHARD SENETT :

“...una ciudad abierta trabajaría con sus complejidades, produciendo, por así decir, una molécula compleja de experiencia. El papel del planificador y del arquitecto debería consistir tanto en estimular la complejidad como en crear una ville interactiva, sinérgica, mayor que la suma de sus partes y en cuyo interior unas bolsas de orden orientaran a la gente. Desde el punto de vista ético, una ciudad abierta debería tolerar las diferencias y promover la igualdad, por supuesto, pero en un sentido más específico debería liberar del corsé de lo preestablecido y familiar, creando un ámbito en el que sus habitantes pudieran experimentar y expandir su experiencia.”

Está en nuestras manos, como profesionales creadores del hábitat, contemplar esto que nombra el autor promoviendo a través de nuestras practicas la unión de los ciudadanos y limitando aquellas estructuras que generen barreras sociales o divisiones territoriales. Pretendemos revitalizar todos estos espacios que hoy dividen a la ciudad. Sectores que son vistos como inseguros, y relegados. Donde sus habitantes son personas que viven de manera informal.

Allí habitarán ciudadanos de manera digna, más

allá de su condición económica. Se encontrarán rodeados de espacios amenos, con todos los servicios y actividades que su vida requiera, y sobre todo acceso a la movilidad pública. Dándole valor a cada sector de nuestra ciudad, identificando la esencia de cada sector y sus necesidades.

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 11
CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 12
CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 13

HISTORIA

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 14

1- TALLERES S FERROVIARIO

Los Depósitos de Locomotoras eran galpones muy amplios donde la parrilla de vías y las fosas estaban cubiertas por un inmenso techo.

Contaban con sectores de oficinas de los jefes de la división, las oficinas del personal administrativo y la de Control de Trenes.

Por otro lado, encontramos los galpones de montaje, que contaban con tornerías, fundición, la calderería, carpintería, la herrería, mecánica y albañilería.

Esta distribución espacial tenía por objeto facilitar las tareas para acelerar el alistamiento y la salida de las máquinas a su próximo viaje. Los obreros se acercaban a las locomotoras y podían trabajar sobre ellas, trasladar piezas a las mesas de trabajo o, si una pieza lo requería, llevarla a la tornería, la herrería y la calderería para arreglarlas o rellenarlas allí mismo lo más rápido posible.

El Depósito estaba destinado al alistamiento diario o atención primaria, a la reparación parcial y a la media reparación de las locomotoras a vapor, tanto de trenes de carga como de pasajeros de media distancia.

talleres se encuentra en malas condiciones, en grandes niveles de abandono pero al entrar en ellos, más allá de que el pasar de los años y la falta de uso y mantenimiento desgastó sus estructuras, podemos ver edificios atravesados por la historia, como un “espacio” en el que se organizaban, de un modo singular, las relaciones de trabajo, los conocimientos referidos a toda clase de oficios y las complejidades del ferrocarril, con una complejidad arquitectónica muy rica y con altas posibilidades de adaptación funcional.

Años atrás, cada locomotora que entraba para reparación general, cada vagón metálico que llegaba, era desarmado completamente, puesto a nuevo todo el conjunto, y rearmado por obreros de diferentes especialidades. Este era verdaderamente, el centro de operaciones de los Talleres.

Hasta fines de los años ‘50, se realizaba la reparación de locomotoras a vapor. Durante unos diez años, se implementaron las áreas de montaje destinada a locomotoras diésel.

La fisonomía exterior de la mayoría de los



Ejemplos de Arquitectura Ferroviaria Argentina

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 16

2- INFRAESTRUCTURA

FERROVIARIA EN CÓRDOBA

En el tramo del ferrocarril Mitre en el Kilómetro 692, encontramos hoy en día una estación de trenes abandonada, la Estación Empalme, con el “Galpón de Maquinas” donde se reparaban los trenes que se dirigían hacia la ciudad de Córdoba o hacia la estación Ferreira.

Esta estación contaba con una gran playa que fue utilizada en otros tiempos para atender máquinas a vapor y posteriormente diésel, razón por la cual en la jerga ferroviaria se la conocía directamente con el sobrenombre de “galpón de máquinas”. Actualmente está desafectada para la actividad ferroviaria.

Los galpones fabriles que se ven fuera del terreno ferroviario al otro lado de la calle paralela a las vías, son los del complejo Fiat (el primero que aparece después de cruzar por debajo a la Avenida de Circunvalación detrás de los árboles perteneció a Grandes Motores Diésel)

En el caso del sector del ferrocarril Mitre expresa que el proceso de deterioro se evidenció en la pérdida de población y fuga de actividades económicas y de residentes con mayor poder adquisitivo que surge de la pérdida del rol dinámico de las actividades del ferrocarril.

Esto dejó como consecuencia predios vacantes que generan una imagen de abandono, conflictos de usos.

Actúan en algunos casos como barrera para la integración urbana entre sectores altamente consolidados.

Resulta determinante para definir la estrategia en el sector la concreción de un paso nivel vehicular-peatonal que vincule los sectores este y oeste mejorando el acceso al sistema de transporte público del corredor de ruta nacional 9.

También menciona que las tierras hoy vacantes del ferrocarril, distribuidas en distintas áreas urbanas pertenecientes a las antiguas estaciones (Alta Córdoba, Arguello, Rodríguez del Busto, Las Flores, etc.) que históricamente funcionaron como centros de actividad económica y social, hoy están prácticamente sin actividad. Teniendo en cuenta la posible implementación del sistema ferro urbano, muchos de ellas podrán ser reutilizados o, en caso contrario, por su condición de suelo disponible y por su localización conformarán, sitios de alta potencialidad para transformarse en lugares nodales de sinergia sectorial.



CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 18

3- LA CENTRALIDAD

DE NUESTRA CIUDAD

La ciudad de Córdoba, fue consolidada

en sus

orígenes con un esquema mono-céntrico determinado por la posición de origen y el rol conector en una estructura marcadamente radio-céntrica.

Este esquema produjo, con el desarrollo de la ciudad, la concentración de funciones en el área central, perdiendo las funciones barriales y obligando a la ciudad a trasladarse a esta área para ciertas actividades como artísticas, culturales, administrativas, de movilidad, etc.

“El esquema de ejes preferenciales de desarrollo, de la planificación del '70, devenía de una lógica sencilla: asumiendo el sistema radial característico de la ciudad, se proponía derivar y favorecer la concentración de funciones centrales sobre los corredores viales, alentando la media y alta densidad” dice el análisis de Café de Ciudades.

A través de los diversos planes de desarrollo urbano en nuestra ciudad, se busca lograr un crecimiento poli-céntrico y así lograr una reducción del uso del transporte hacia la zona cén-

trica obligatoria y disminuir la concentración de población en el mismo sector de la ciudad.

En los '90 se comienza una planificación urbana de nuevas centralidades, como fue la descentralización administrativa en los C.P.C del gobierno municipal hacia los diversos barrios.

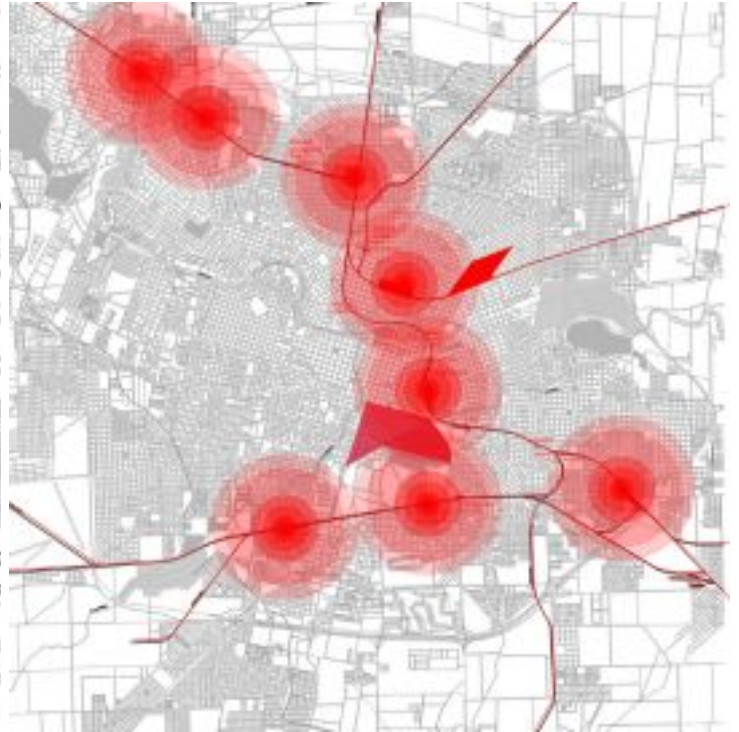
Pero el alcance de actividades administrativas de estos nuevos entes barriales no eliminaba la necesidad de las instituciones centrales. Por este motivo no significó una reducción significativa.

Con la existencia de un nuevo eje que atravesase toda la ciudad, como sería el eje ferroviario, y la creación de estaciones en las diferentes zonas, con actividades administrativas, culturales o educativas. Se podría reducir la necesidad del uso del transporte público al centro, se aumentaría la seguridad y el movimiento de las zonas periféricas y las zonas barriales pasarían a tener mayor relevancia.

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 19



Centralidad de Actividades Culturales de mayor funcionamiento en la Provincia de Córdoba
Distribución de actividades Culturales/Adminis



trativa en las estaciones del ferrocarril a lo largo de la provincia.

En este contexto, cualquier acción o planificación sobre la forma que adopta el crecimiento de la

ciudad obligatoriamente debe contemplar las relaciones territoriales entre los distintos centros, aun cuando para una adecuada gestión del territorio no exista hasta al momento la necesaria correspondencia político- administrativa” (Informe Plan Director 2008).

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 20
CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 21

ANTECEDENTES

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 22

ANTECEDENTES

SESC FABRICA POMPEIA
LINA BO BARDI
SAO PAULO, BRASIL



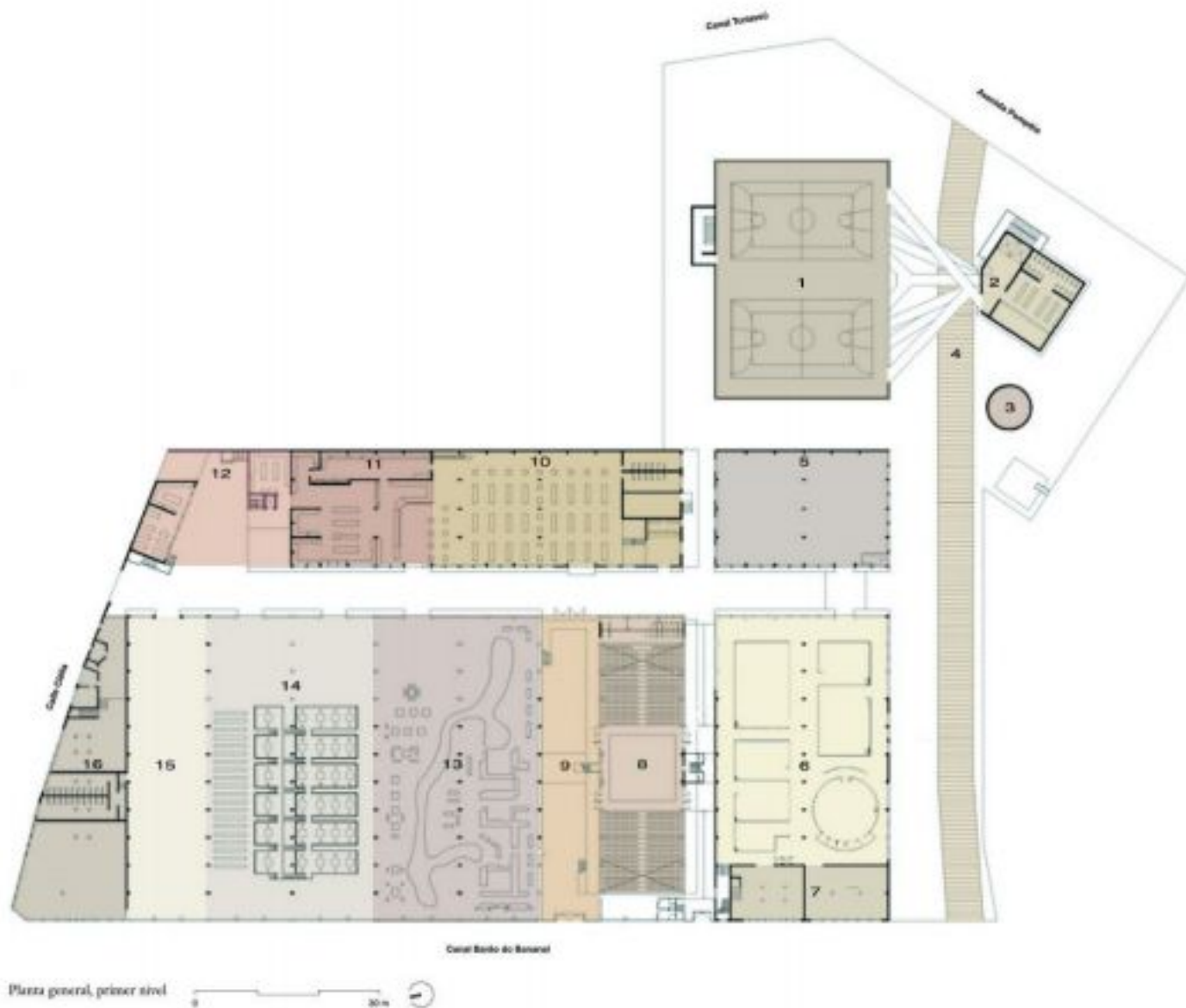
La obra surge como encargo para generar un centro comunitario, que albergara ocio, cultura y deporte, se conservó el edificio de ladrillo preexistente de la fábrica, el cual habría sido demolido, complementándolo con dos sólidos volúmenes de hormigón a la vista, unidos con pasarelas sin alterar el uso del suelo.

Como premisa de diseño se buscó preservar la identidad cultural de la zona y aquello que los residentes sienten como propio. Se dispone espacialmente de manera flexible, dejando a la vista el pasado como un trazado ordenador que se predispone a las necesidades programáticas del presente.

Cuenta con diversos programas para el uso de niños, jóvenes, familias y adultos mayores. Tiene una característica notable dentro de la ciudad, siendo un lugar de uso público y común entre sus ciudadanos, por lo que el edificio siempre se encuentra con muchas personas, realizando diversas actividades.



CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 23



1. Bloque deportivo, piscinas, gimnasio y canchas.
2. Snack bar, camarines, salas gimnastas, lucha y baile.
3. Torre de agua.
4. Cubierta solárium, espejo y caída de agua.
5. Bodegas y mantenimiento.
6. Estudios para ceramistas, pintores, carpinteros.
7. Laboratorio fotográfico, estudio de música, sala de baile y camarines.

8. Teatro.
9. Foyer.
10. Restaurant, bar y hall de la cerveza.
11. Cocina industrial.
12. Camarines trabajadores y refectorio.
13. Gran área de estar.
14. Biblioteca para el tiempo libre
15. Edificio para grandes exposiciones.
16. Oficinas administrativas

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 24

ANTECEDENTES

PARQUE DE LA ESTACION
GOB. DE LA CIUDAD AUTONOMA DE
BUE- NOS AIRES
BALVENERA, BUENOS AIRES,
ARGENTINA



La obra responde a una necesidad de sumar un nuevo parque público en las comunas con menor índice de espacio verde por habitante. Las actividades participativas con los vecinos de las comunas involucradas permitieron definir el carácter general del parque.

Mediante una topografía en barranca se articulan visuales y accesos a diversos puntos del nuevo parque, compuesto por una superficie de 5.500 m2 de espacios verdes y vegetación herbácea con 55 árboles nuevos de carácter nativo que favorecen las condiciones de biodiversidad ecosistémica.

Las fachadas vidriadas en el interior de cada patio garantizan iluminación natural. Los interiores se articulan mediante una serie de cajas, autónomas de la envolvente, que contienen los distintos servicios y actividades. Estas fueron concebidas con un sistema modular de construcción liviana en seco, de bastidores de madera con cercos de vidrio, madera y placa de yeso según el caso.



CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 25



- 1. Biblioteca
escala barrial
- 2. Invernadero
- 3. Salón
polideportivo
- 4. Salón de
usos múltiples
- 5. Oficinas
defensoría
niños, niñas
y
adolescentes.



CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 26
MADRID, ESPAÑA.

ANTECEDENT ES

CENTRO CF ROCK CENTER
JACOBO GARCIA GERMAN

El proyecto se sitúa en una zona de Madrid en transformación en la que una gran extensión de naves industriales y talleres está siendo reciclada para usos mixtos entre los cuales se incluyen oficinas celulares, viviendas, “lofts”, galerías de arte, restaurantes y otros servicios que coexisten con los antiguos usos.

Se trata por tanto de un contexto de oportunidad óptimo en el que ensayar una nueva definición de lugar público y lúdico para jóvenes. En el interior de una antigua nave almacén de productos farmacéuticos en desuso, el proyecto explora las posibilidades de reinención para una tipología aún sin explotar creativamente como es la de los estudios de grabación musicales.

Limitados tradicionalmente a sucesiones modulares de habitáculos sin más atributos que su optimización acústica, los estudios de grabación se presentan como un fondo estratégico sobre el que trenzar programas añadidos capaces de desbordar lo funcional y abrirse a lo inesperado, partiendo de la efervescencia de las

actividades (ensayos, conciertos, reuniones,...) y del perfil de los usuarios potenciales.

La intervención aboga por una maximización de rendimiento programático a partir de una intervención mínima sobre lo existente y de la polivalencia inherente del esquema. Mediante operaciones de corte y agujereado de la fábrica existente y la introducción en planta de unas bandas que contienen el programa requerido se generan una amplia superficie de espacio público de interrelación bajo los lucernarios de la nave y como prolongación de las calles circundantes. Este espacio público complementará la determinación funcional y dimensional de los estudios, permitiendo usos alternativos o manifestaciones espontáneas entre los jóvenes usuarios. La iniciativa cuenta con un trabajo paralelo de difusión, aglutinado y gestión para los futuros usuarios del Centro vía webs específicas y redes sociales.



CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 28

ANTECEDENTES

REFUNCIONALIZACIÓN EX MOLINO
MAR- CONETTI
GOBIERNO DE LA CIUDAD DE SANTA
FE SANTA FE, SANTA FE, ARGENTINA

La intervención contemporánea parte del análisis minucioso de los planos originales del edificio y el relevamiento exhaustivo del estado de conservación del edificio. De esta manera se planteó la recuperación de la estructura original, demoliendo los agregados de intervenciones posteriores, de manera tal de liberar el volumen original del edificio.

Asumiendo la impronta que define la métrica estructural del edificio, la intervención plantea una sucesión de espacios flexibles que se superponen y avanzan sobre el espacio de la nave central, según el requerimiento de superficie de cada área, generando bandejas con dobles, y triples alturas que potencian la espacialidad existente.

Respetando la matriz, se disponen en la altura de la nave los usos destinados a aulas, alojando una escuela por nivel (escuela de estética infantil, música, artes visuales y danzas).





CENTRO

CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 30
CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 31

METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 32

METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

Como metodología de investigación, se realizó un **ESTUDIO SOBRE NECESIDAD HABITACIONAL Y LA FALTA DE CUMPLIMIENTO DEL DERECHO A LA CIUDAD EN CÓRDOBA CAPITAL**. Se tomaron noticias periodísticas, datos estadísticos de la provincia y la ciudad, libros sobre el crecimiento urbano desde 2010 a hoy para analizar la problemática con el paso del tiempo. Estudiando la historia de nuestro país en el contexto de la vivienda y el derecho a la ciudad, podemos determinar las políticas ya implementadas, los proyectos sin resolución, las acciones que llevaron a un mejoramiento de la situación del país y las que generaron un retroceso. **APRENDER DEL PASADO** para no cometer en el presente los mismos errores, o intentar tomar los aspectos positivos del mismo intentando aunarlos en un presente que permita un crecimiento de nuestra ciudad

RESULTADOS:

- Determinamos el aumento de los costos de mercado inmobiliario y la imposibilidad de adquirir la vivienda propia
- La generación de políticas estatales a lo largo de estos años, que crearon un amplio déficit con respecto a los derechos humanos, a la ciudad y al cuidado ecológico. Se han desarrollado planes a nivel urbanísticos complejos, con propuestas que tenderían al crecimiento planificado de la ciudad; sin embargo nuestra realidad no refleja tales factores.
- El aumento de sectores informales y las malas condiciones en las que viven los ciudadanos allí

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 33

SE REALIZARON ENCUESTAS a los vecinos de la zona para determinar cómo viven actualmente en la zona y lo que se podría mejorar.

Por este medio se determinaron las necesidades barriales, las actividades urbanas faltantes y las imposibilidades que generan la vida en esta zona.

Fue importante en el proceso, intentar comprender la forma de vida, los intereses, los disgustos y los elementos que le atraen de su vida en la situación en la que se encuentran. Esto se plantea,

porque creemos que la ciudad se debe formar de manera colectiva. Sin la participación de todos los agentes correspondientes, el resultado no sería beneficioso para todas por igual. Por más que el proyecto sea ejecutado por entes estatales, se intenta que ingrese dentro del proceso de desarrollo del proyecto el habitante.

RESULTADOS:

- Los vecinos de la zona de CPC Empalme sufren graves problemas de inseguridad, higiene y cuidado de los espacios públicos con los que cuentan. Por ende los niños juegan entre basurales, canales donde desaguan las viviendas, los predios abandonados del ferrocarril donde los carreros tiran desechos, etc.

Los espacios ferroviarios abandonados, perjudican la vida de los ciudadanos de la zona.

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 34

METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

ENCUESTA REALIZADA A LOS VECINOS DEL BARRIO (Conclusión de respuestas 10 a 10 vecinos)

COMO VIVEN LAS PERSONAS HOY

¿Cómo es la seguridad del lugar? BUENA - MEDIA - MALA

¿Posee todos los elementos necesarios para el desarrollo de su vida en la zona? SI NO

Donde juegan los niños

Los niños juegan en los predios del tren que se encuentran en mal estado, el mismo lugar donde los carreros tiran los residuos y el mismo canal donde todas las viviendas desagotan sus residuos cloacales

¿Si busca un espacio de dispersión y entretenimiento, donde va?

Oscar (60 años) - Yo saco la silla a la vereda abajo del rbol y ahí te encontras con los del barrio, pero porque llevo muchos años, los chicos juegan en la vereda y charlamos con los vecinos

Mirta (45 años) - Por acá no se puede andar ni de día ya, no hay plazas ni nada en buen estado, y si es de noche ya no podes ni salir de tu casa.

¿La movilidad y transporte cómo funciona?

Mirta (45 años) - tenemos que cruzar el tren para tomar un colectivo en la Sabattini, de este lado no hay transporte. Intentamos ir en grupo, porque sola te roban.

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 35

¿Cómo son los horarios en el barrio?

A la siesta y a la noche es muy peligroso

Hay personas que mostraban miedo de salir a toda hora del día

Las personas que están hace más años allí, tienen un sentido de pertenencia mayor y se mueven con libertad.

¿De noche funciona alguna zona cercana?

La mayoría de los entrevistados nombraron su miedo a las horas nocturnas para salir a espacios públicos.

¿Qué cambiaría de su barrio?

Oscar (60 años) - Y, yo hace muchos años que vivo así y acá. Me gustaría que las calles estén un poco mejor, con asfalto. De noche está muy oscuro. Ahí donde pasa el tren es un basural, van los carros y tiran todo, nadie se ocupa de esta zona.

Laura (50 años) - Nos mudamos hace poco y ya no sabemos cómo hacer, nos apedrearon la casa varias veces porque no nos conocen y si no perteneces no puedes estar. La policía no se mete por acá, hay muy poca seguridad.

A mí me da miedo irme a tomar el colectivo, encima queda lejos de la casa. ¿Le

gustaría tener un elemento de carácter urbano que convoque personas al lugar? SI

- NO - NO LO VEN COMO UNA POSIBILIDAD

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 36

METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

ENCUESTA REALIZADA A LOS VECINOS DEL BARRIO (Conclusión de respuestas 10 a 10 vecinos)

¿Qué pasaría si el tren funcionara?

Hoy el tren para ellos es un elemento hostil ya que significa ruido, división, un basural sin mantenimiento que incentiva la inseguridad de la zona. Por este motivo no se imaginan como un tren permanente mejoraría la vida. Lo que parece un incentivo es la promesa de una mejora en el transporte público y la rapidez de movilización

¿Cómo es la relación con el resto de los barrios?

Cruzando la Av. Sabattini se encuentran unas canchas de fútbol y dos madres con sus niños nos nombraron que llevan a los mismos allí a jugar porque en su zona no había canchas en buenas condiciones

Viviría en un edificio de 5, 6 pisos?

Camila (35 años) -Yo tengo 4 hijos, y están acostumbrados a jugar en la calle, en un edificio de departamentos me imagino que molestarían a los vecinos porque no son chicos quietos.

Oscar (60 años) - A esta altura de mi vida no me encerraría en un departamento alto encima porque me gusta sacar la silla a la vereda y charlar con los vecinos, poder ver a los chicos jugar, no me imagino como sería

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 37

Cuál es su espacio favorito en su casa? Porque?

Me parece que mi dormitorio porque después tenemos una cocina y ahí están todos, puedes estar un poco en silencio ahí o sola.

Quisiera tener patio propio o con una plaza cerca basta?

El concepto de patio o plaza se traslada al habitar la calle. Por falta de espacio en sus propias viviendas. En más del 50% de los hogares de la zona viven con hacinamiento, lo que implica que los espacios comunes son compartidos por más personas de las que deberían. Por otro lado, existe una gran falta de inversión pública y mantenimiento en los espacios verdes del barrio, las canchas de fútbol son lotes baldíos con arcos inventados por los mismos miembros del barrio y los juegos de las pocas plazas existentes están en pésimas condiciones, esto produce que simplemente se junten los vecinos de edades similares en la misma vereda donde viven, con los peligros que esto implica.

Cuántas personas duermen en 1 habitación?

De las personas entrevistadas solo dos no tenían hijos, una familia con un solo hijo y las demás familias estaban conformadas por más de 3 hijos. Ninguna de las viviendas contaba con más de dos habitaciones por ende, en los hogares más numerosos duermen dos o más personas por dormitorio.

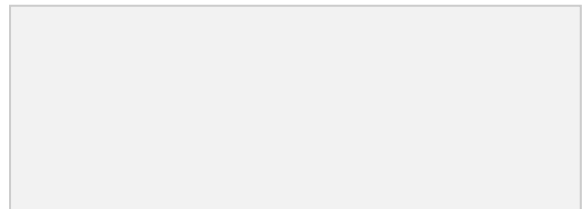
CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 38
CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 39

MASTER PLAN

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 40

1-LUGAR | TEMA | PROBLEMA

Córdoba es una provincia estratégica para la Argentina ubicada en la región central con 3.308.876 habitantes su capital, la ciudad de



Córdoba ocupa el segundo lugar en la formación del pbi de argentina posee 1.329.604 habitantes y concentra un 42% de la población provincial (censo 2010)

La provincia posee una densidad poblacional de 20hab/km² y la ciudad de Córdoba 2308hab/km², siendo el ideal de densidad poblacional, determinada a través de análisis del habitar en la historia, 150 a 450 hab/ ha.

Esto denota una gran extensión de mancha urbana con baja densidad de habitantes lo cual genera mayores distancias de recorridos en transporte, aumento de la población sin servicios básicos.

Sumado a esta situación nos encontramos con una ciudad que crece sin planificación, con grandes problemas en el transporte público y un notable crecimiento del parque automotor.



CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 41

El Área Central es el ámbito de mayor referencia en la vida urbana de Córdoba. Sin embargo, presenta evidencias de retroceso en la importancia de su rol para el conjunto de la ciudad, tales como la pérdida de población residente, déficit en la accesibilidad, el tránsito y el estacionamiento; marcado abandono de sus espacios públicos en general; y deterioro de sectores importantes, en particular, del peri centro, con áreas vacantes sin un destino preciso. Por otra parte, existen otras centralidades como sub centros barriales tradicionales o no; corredores y nodos comerciales y de servicios de generación espontánea y otras formas de concentraciones incipientes, a tracción de actividades y población, que constituyen alternativas complementarias de la centralidad tradicional y un desafío para la reformulación de la conectividad urbana, el transporte público masivo, la densificación y nuevos espacios públicos.

En ese sentido, dos lineamientos complementarios deberían desarrollarse:

Plan especial para Área Central y programas para el impulso y desarrollo de otras centralidades.



CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 42

1-LUGAR | TEMA | PROBLEMA

Debido a la grave problemática que posee la Ciudad de Córdoba con respecto al transporte público, se desarrolla el siguiente MASTER PLAN DE REHABILITACIÓN DEL FERROURBANO como nuevo sistema de transporte masivo y la revitalización de los espacios ferroviarios vacantes estratégicos para la generación de nuevos parques urbanos, centros de actividades administrativas, sociales, económicas y culturales, con el fin de descentralizar la ciudad y permitir una mejor movilidad para la totalidad de la población.

Generación de un nuevo eje verde que otorgue identidad a la ciudad, que vincule zonas con falta de acceso al transporte público.

Las vías del ferrocarril a lo largo de toda la ciudad, dejarían de tener un carácter de abandono, desuso e inseguridad para pasar a ser una línea continua de actividades necesarias para la ciudad, un nuevo conjunto de pulmones verdes que acompañan el desarrollo del eje y un desarrollo masivo de viviendas adaptadas a la zona en la que se proyecten, con intervención vecinal y construcción estatal, para generar un aporte a la falta de acceso a la vivienda propia existente hoy en día.

Se busca a través de una intervención land art, que el tren cobre protagonismo, Resaltando las cubiertas de las estaciones y utilizando diferentes especies de árboles con colores particulares y con florecimientos en distintos momentos del año para que el eje no pierda su fuerza a través del tiempo.

utilizados en el proyecto:

Jacarandá

Liquidambar

Tala

Fresno A mericano.

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 43



CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 44

2-SITIO

INTERVENIDO

Como sitio de intervención, se decide trabajar

en una de las entradas de la ciudad de Córdoba, desde la Av. Amadeo Sabattini, caracterizado además por la presencia del ARCO DE CÓRDOBA Y EL CPC EMPALME.

Dicha elección tiene su fundamentación por los siguientes aspectos:

- Presencia de una gran baldío ferroviario que divide al sector en 2 zonas (una comercial y de grandes flujos del lado de la Av. Sabattini, y del lado opuesto, un barrio de baja densidad con algunas zonas precarias).
- La existencia en el lote de un antiguo taller ferroviario de gran valor constructivo.
- movilidad constante y variada de transporte por ser uno de los ingresos de la ciudad (múltiples vías de doble sentido, circunvalación).
- Carencia de espacios destinados al peatón.
- Carencia de espacios verdes públicos en condiciones de hábitat urbana.
- Falta de planificación de su distribución y normativa de edificación.
- Distintas escalas de aproximación e intervención.
- Trabajo de vínculo/costura entre 2 realidades totalmente opuestas.

riables trabajando con distintos recursos de diseño: Se aprovecha la localización de la nueva Estación Sabattini propuesta dentro del master Plan en el sitio, para generar el vínculo entre los 2 sectores; se densifican sus bordes para asegurar la concurrencia y el uso del gran predio ferroviario, dotado además de un Polo Cultural, reutilizando la estructura abandonada del taller ferroviario, generando identidad barrial y nuevas actividades al sector.

En esta densificación, se regulan las alturas y perfiles de edificación de los bordes del terreno ferroviario y se propone un área de viviendas sociales, erradicando una serie de asentamientos informales en las laderas del eje del FFCC, característico en toda su longitud.

Y como un aspecto principal y de suma importancia, la ausencia de espacios destinados al auto, reemplazados por espacios destinados al peatón, fomentando el uso de bicis sendas y de caminos de recorrido peatonal.

Se propone dar solución a las mencionadas va

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 45



CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 46

3-ANÁLISIS DE SITIO



REVITALIZACIÓN DE GRANDES
ESPACIOS VACANTES

VIVIENDA DE BAJA DENSIDAD Y VIVIENDA INFORMAL

ZONA POTENCIAL PARA EL COMERCIO E INDUSTRIA

CLASE SOCIAL MEDIA BAJA Y BAJA

FALTA DE TRANSPORTE PUBLICO Y CONDICIONES DE
ACCESIBILIDAD

VIAS: AV. SABATTINI, AVENIDA DEL FERROCARRIL Y

CIRCUNVALACIÓN

BARRIO, VIVIENDAS UNIFAMILIARES EN SU MAYORIA

POLO INDUSTRIAL Y COMERCIAL

CPC EMPALME CON ACTIVIDADES INSTITUCIONALES Y
GUBERNAMENTALES

GRAN CANTIDAD DE ESPACIO VERDE SIN MANTENI
MIENTO

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 47



CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 48

3-ANÁLISIS DE SITIO



CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 49



CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 50

4-EX TALLER FERROVIARIO AV.
SABATTINI



En la actualidad el ex taller ferroviario se encuentra escondido entre la vegetación, totalmente olvidado de lo que alguna vez fue. Protegido por la policía nacional ante cualquier intención de apropiación, este edificio se encuentra en un lugar clave de la ciudad.

El edificio cuenta con dos bloques. Por un lado, una gran estructura de hormigón armado, donde se encontraban las vías y fosas para la reparación de los trenes. Este espacio es de 37,90m x 101.90m, por ende cuenta con 3800m²

Por otro lado, un edificio alargado de mampostería portante y cubierta metálica, donde se realizaban las tareas administrativas o reparaciones de piezas determinadas, de menor tamaño. Este edificio es de 10,40m x 101,90m, por ende cuenta con 1060m².

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 51



CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 52

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 53

CENTRO

PROYECTO Y ESTRATEGIA

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 54
CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 55
CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 56

PROYECTO Y ESTRATEGIA

A través del análisis de sitio, visitas, relevamientos y entrevistas se puede observar un gran dé-

ficit de espacio social/comunitario de calidad en la zona.

Como primicia de diseño se busca un programa de escala macro, de mayor ángulo de alcance, para integrar el sector a la ciudad, trabajando solidariamente con la terminal multimodal.

Además un programa de escala micro, para el barrio, para generar un sentimiento de pertenencia del edificio.

La estrategia es generar un edificio con tres diferentes zonas, una comercial, otra social y de tránsito.

El ex-taller ferroviario Av. Sabattini es un edificio con lógica de circulación longitudinal debido al flujo de ingresos y egresos de trenes en el pasado.

En búsqueda de una re funcionalización de este, se propone la circulación peatonal del sentido transversal, donde conecta la estación multimodal con el barrio.

El Centro Cultural Av. Sabattini es un conector de movimientos y sectores, donde interactúan distintas escalas.

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 57
CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 58

PLANIMETRÍA

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 59
CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 60

VISTAS TRANSVERSALES

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 61

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 62

CORTES TRANSVERSALES

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 63
CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 64

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN

SABATTINI

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 65
CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 66
CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 67

PROGRAMA

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 68

PROGRAMA

PROGRAMA MACRO -ZONA COMERCIAL

Cuenta con 24 stands de mercado de 15m2 cada uno. Y un Bar Café de 240 m2.

Promoviendo trabajo en la zona y generando puestos de ventas a las posibles producciones de los talleres.

Invitando a todas las personas que circulen por el edificio a permanecer.

PROGRAMA MICRO - ZONA SOCIAL

Cuenta con una Biblioteca de 195 m2 con libros para niños, adolescente y adultos con zonas de lectura.

Taller de 195 m2 donde se dictaran clases de cerámica, pintura, carpintería, tapicería, grabado, idiomas y cualquier actividad que se necesite, cuenta con depósito de guardado, tableros de trabajo, y bachas.

Gimnasio de 195 m2 con máquinas disponibles y un depósito de instrumentos deportivos.

Salón de usos múltiples de 195 m2 donde se dictaran clases de danza, yoga, zumba, gimnasia artística, gimnasia rítmica y clases para la tercera edad.

Por último un Teatro de 285 m2 con capacidad de 121 espectadores. Donde habrá actividades como actuación y presentaciones tanto como de las actividades del salón de usos múltiples o eventos externos que lo necesiten, como colejos o jardines de la zona.

Estos programas también trabajan en conexión y colaboración con el CPC Empalme.

-ZONA DE TRANSITO

El edificio es permeable, forma parte del eje de circulación entre los sectores. Brinda una plaza seca techada, sectores de bancos y canteros verdes. Generando un escenario distinto a todo aquel que lo transite cuando se baje del colectivo, tren o cruce de un barrio a otro.



CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 70

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 71

NIVELES DE PRIVACIDAD

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 72

NIVELES DE PRIVACIDAD

El Centro Cultural Estación Sabatini es un edificio de carácter público con libre acceso.

El teatro, biblioteca, taller, gimnasio y salón de usos múltiples tienen un acceso controlado por administradores o profesores que dictan las ac

tividades en cada espacio.

El mercado tiene horarios de apertura comercial y cada stand se puede cerrar individualmente con persianas metálicas.

El Bar Café posee una franja horaria mayor de bido al gran flujo de gente de la Estación Multimodal.

Estos programas son de carácter colectivo.

El edificio al ser como una cascara de funciones diferentes nunca cierra completamente debido a

que el movimiento de colectivos y trenes nunca para.

Sus dos fachas longitudinales permanecen siempre abiertas.

Las dos fachadas transversales se cierran mediante grandes persianas metálicas ya existentes en el ex taller ferroviario.

E internamente en los dos pasillos longitudinales a los laterales del primer bloque de mercado y laterales de la biblioteca se encuentran agregadas las mismas persianas metálicas.

Permitiendo el libre paso la plaza seca.



CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 74

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 75

DESARROLLO ARQUITECTÓNICO

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 76

DESARROLLO ARQUITECTÓNICO

CO_{VISTAS}

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 77
CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 78

DESARROLLO

ARQUITECTÓN

ICO

CORTES LONGITUDINALES

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SABATTINI 79